

אפריל 2026

צים – לא עוד חברה, אלא עמוד תווך לאומי

מי שחושב שאפשר למכור את צים כפי שמוכרים נדל"ן – לא מבין את הכלכלה והמשק הישראליים, אינו מבין ביטחון לאומי מהו.

צים אינה עוד שורת רווח והפסד. היא אחת מתעודות הביטוח האחרונות של מדינת ישראל בעולם שהולך והופך להיות ממש בימים אלה פחות ידידותי לישראל, נכון יותר לומר עוין.

מי שיוותר על צים אולי לא ירגיש את זה היום. אבל ברגע האמת, כשהים הגדול ייסגר והעולם יפנה לנו גב, כפי שקורה ממש בימים אלה גם מקרב "ידידות" מדומות אירופאיות. אז יבינו את המחיר וזה כבר יהיה מאוחר מדי.

יש נכסים שאפשר לתמחר ויש נכסים שאסור לגעת בהם.

צים היא לא "חברה". צים היא תשתית לאומית. צים הוקמה ב-1945 על ידי דוד בן גוריון ודוד רמז, לא בכדי למקסם רווחים, אלא כדי להבטיח קיום לאומה היהודית בארץ ישראל. צים הביאה עולים, ציוד קריטי, והייתה אבן ראשה במלחמת העצמאות. בלי צים – ייתכן שלא הייתה אותה מדינת ישראל דהיום.

צריך לזכור, ישראל היא אי כלכלי – עובדות, לא דעות

מדינת ישראל תלויה בים בצורה מוחלטת:

- זוכרים, אין חלופת סחר ממשית יבשתית כמו במרבית העולם.
- כ-70%-65% מערך היבוא וכ-60%-55% מערך היצוא.
- מאפיינים: שינוע חומרי גלם, כלי רכב, דלקים ומוצרי צריכה כבדים.
- מגמות 2024-2026: נרשמו שיבושים משמעותיים בשל האיומים בים האדום, מה שהוביל לעלייה בעלויות השילוח ולעיתים להסטת סחורות יקרות להובלה אווירית, מה שמייקר מחירי היבוא ומשפיע לרעה על רמת המחירים במשק.

ריכוז היקפי סחר במיליארדי דולר/שקלים וביחידות TEU

שנה	יצוא סחורות (שנתי)	יבוא סחורות (שנתי)	תנועת מכולות (TEU)	סטטוס ומגמות
2023	\$66.9 מיליארד	\$91.2 מיליארד	~3.29 מיליון	ירידה של כ-9% ביצוא ו-15% ביבוא לעומת 2022.
2024	\$57.1 מיליארד	\$91.4 מיליארד	~3.35 מיליון	גירעון הסחר התרחב ב-8.1%; השפעה ניכרת של המשבר בים האדום.
2025	\$60.5 מיליארד	\$95.2 מיליארד	~3.48 מיליון	התאוששות הדרגתית ביצוא (צפי לעלייה של 3%).
2026 (תחזית)	\$62.8 מיליארד	\$98.6 מיליארד	~3.55 מיליון	שנת "מבחן כלכלי" עם תנודתיות גבוהה בנמלים.

אם הים נחסם – הכלכלה נחנקת, חד וחלק. זו לא הערכה. זו עובדה.

צים – תעודת הביטוח של ישראל

מאז אוקטובר 2023 ראינו תופעה ברורה:

- חברות תעופה זרות עוזבות, משהות.
- עלות ביטוחים מזנקת.
- קווים נסגרים.
- מדינות וחברות בעולם מפנות אלינו גב.

כך מתנהג שוק גלובלי בזמן סיכון.

אבל צים?

נשארת.

למה?

כי היא לא רק חברה – היא מחויבות לאומית.

העסקה – פירוק במסווה

מדברים על מכירת הפעילות הבינלאומית לגורם זר והשארת פעילות מצומצמת בישראל. בפועל זה אומר:

- אובדן שליטה בצי של מעל 100 אוניות.
- אובדן קווי סחר גלובליים.
- אובדן יכולת תפעולית.

זו לא "התייעלות". זה פירוק.

המשמעות הכלכלית במספרים

הנתונים לא משאירים מקום לפרשנות:

- אלפי עובדים בישראל.
- מיליארדי שקלים פעילות כלכלית.
- עלייה צפויה של עשרות אחוזים בעלויות הובלה אם צים תצטמצם.

חברת ספנות קטנה: שמבקשים לצמקה כמו צים;

- משלמת יותר על דלק
- משלמת יותר על ביטוח
- משלמת יותר על זכויות עגינה

המשמעות והתוצאה

היא לא שורדת לאורך זמן.
צ'ים מצומקת = צ'ים לא קיימת
כי חברת ספנות לא חיה על קו אחד רווחי.
היא חיה על:

- רשת קווים.
- צ'י רחב.
- יכולת לסבסוד הפסדים זמניים, סבסוד צולב בין קווים מה שאינו קיים ב"צ'ים" מצומקת.

צ'ים קטנה:

- מאבדת יתרון לגודל.
- מאבדת גמישות.
- מאבדת שוק.
- ובסוף – מאבדת קיום.

הפגיעה הישירה בישראל
המהלך הזה לא יישאר על הנייר:

- פגיעה באלפי עובדים, יפוטרו מאות עובדים מיומנים שלא יהיה להם מקום עבודה חלופי.
- פגיעה במרכז הניהול בחיפה, איבוד יידע רב שנים שנבנה בעמל רב, יעבור לגרמניה או למקום אחר, כן מאותה גרמניה שכספי הפיצויים שממשלת ישראל אפשרה לה לרכוש אניות לצי הסוחר של צ'ים.
- פגיעה בספקים ישראלים, נתוני שרותים ועד לספקי ציוד, מיכון, תיקונים מחשוב וניהול.
- ירידה בהכנסות ממסים

האזרח ישלם את המחיר

פחות קווים = פחות תחרות, עליה במחירי הייבוא, עלייה בהוצאות השינוע, עלייה במדד המחירים לצרכן בעיקר במחירי המזון.

פחות תחרות = מחירים גבוהים לייבוא חומרי גלם ומוצרי השקעה.

זה כבר קרה בתעופה מאז 2023.

זה יקרה גם בים ובאוקיינוסים.

• עלייה בעלויות יבוא.

• עלייה בעלויות יצוא.

• לחץ אינפלציוני.

מי ישלם?

כל אזרח במדינת ישראל.

ביטחון לאומי – הנקודה המהותית שאסור לפספס

בעת מלחמה:

• חברות זרות מצמצמות פעילות, ברגע שישנו מתח פוליטי וצבאי או בטחוני, עלויות הביטוח

מזנקות וחברות זרות מעדיפות לצאת מהשוקים לישראל.

• סיכונים עולים.

• אינטרסים משתנים.

חברה גלובלית פועלת לפי רווח. מדינה – לפי הישרדות. אם השליטה בצי לא ישראלית, גם אין שליטה בשעת חירום ואין אספקה בחירום. זה סיכון אסטרטגי. חברת ישראלית כמו צ'ים יכולה לבצע לבקשת המדינה שינועים תזוזתיים בין נמלים בהם יש לה בסיס או נמלים אחרים בכדי למנוע מעקב אחרי סחורות שישראל זקוקה להם יותר, נכון לומר ממש חיוניות לביטחונה ואספקה שוטפת למשק, בכך

לעקוף מעקב וזיהוי הסחורות שיגיעו לישראל למרות האמברגו של מדינות שונות, לאחרונה האירופאיות. יתרון זה של בלבול העוקבים והמעקב אחר סחורות כאלה, פשוט יעלם, ברור?

לחץ פוליטי וחרמות
העולם כבר לא ניטרלי.

לחצים פוליטיים, חרמות, אינטרסים זרים – כולם חלק מהמשחק.

צים ישראלית עומדת בלחצים.

צים כחלק מחברה זרה – תושפע מהם.

וזה ההבדל בין עצמאות לתלות.

סיכום – שלוש מסקנות חותכות

צים היא נכס אסטרטגי – לא פיננסי.

מי שמוכר אותה – מוכר יכולת לאומית, מוכר מה שאינו שייך לו, שייך לעם היהודי.

אין תחליף לשליטה ישראלית בים.

תלות בחברות זרות תתפוצץ ברגע משבר.

המחיר ישולם על ידי כל אזרח
ביוקר מחיה, בביטחון, ובעצמאות הכלכלית.

השורה התחתונה:

צים היא לא עוד חברה.

היא תשתית של מדינה.

ומי שלא מבין את זה היום – יבין את זה ברגע הלא נכון.

כל האמור היה ברור לממשלת ישראל שהשאירה אצלה מניית זהב, בדיוק שלא יקרה מה שמבקשת חברת צים לעשות היום להתפשט מנכסיה שבמקור בכלל שייכים לעם ישראל היושב בציון.

בהרחבה

חברת הספנות צים הוקמה בשנת 1945 ע"י דוד בן גוריון ודוד רמז, שטבע את שמה, לא בכדי למכור בהמשך לכל המרבה במחיר או לפצלה אלה דווקא להפוך אותה לאחת הזרועות החיוניות של מדינת ישראל, המשק העברי, ארץ ישראל ומדינת ישראל לאורך שנים, בסיס ומשענת של ישראל בימי שלום וכמובן בזמן מלחמה, החרמות ואמברגו כפי שחווינו ממש עכשיו במלחמות הנמשכות מאז שבעה אוקטובר 2023. זאת אינה תאוריה בלבד, בשנים הראשונות של צים היא שמשה והתמקדה בהבאת פליטי שואה, עולים ורכש חיוני במהלך מלחמת העצמאות, ציוד קריטי להצלחה במלחמת העצמאות.

הנושא הבטחוני והמשקי אינו אמירה בעלמא, הוא מהותי, עקרוני ויסודי, דווקא על רקע גל השטנה העולמי נגד ישראל, אמברגו של מדינות אירופה בתחומי סחורות וציוד צבאי ועד לקולות מצד חלק מהמפלגה הדמוקרטית להפחית הסיוע, המכירה, משלוח כלי נשק ותחמושת לישראל. צריך להיות עיוור שלא לראות חיוניות חברת צים לישראל. לא במקרה בזמן הפרטת צים הממשלה החליטה להחזיק מניית זהב בידה, כפי שיש לה גם בחברת אל על, לשמור על האינטרסים של ישראל בכל תנאי. המנייה אינה מעניקה זכויות כלכליות (דיבידנדים) או התערבות בניהול השוטף, אלא זכות וטו על העברת שליטה, מכירת נכסים אסטרטגיים, או שינויים בהרכב הדירקטוריון שעלולים לפגוע באינטרסים ביטחוניים, מניית הזהב של הממשלה, כלומר של הישראלים, אינה מעניקה זכויות כלכליות או התערבות בניהול השוטף, אלא זכות וטו על העברת שליטה, מכירת נכסים אסטרטגיים, או שינויים בהרכב הדירקטוריון שעלולים לפגוע באינטרסים ביטחוניים.

בתחילת דרכה של צים חלק ניכר מהמיומן הראשוני הגיע מתוך תקציבים שהוקצו על ידי הסוכנות היהודית ומוסדות היישוב. המטרה הייתה להקים כוח ימי עברי שישרת את הצרכים הביטחוניים והכלכליים של המדינה שבדרך, בדגש על רכש אוניות שיכולות לשמש להעפלה ולתובלה חיונית. הסכם השילומים מול ממשלת גרמניה המערבית בשנת 1952 גרר להפנות חלק נכבד מהכספים והציוד לבניית תשתיות לאומיות. מכיון שהגרמנים העדיפו לספק סחורות ושירותים, במקום במזומן, רכישת אוניות שנבנו במספנות גרמניות הייתה פתרון אידיאלי עבור שני הצדדים. בין השנים 1954 ל-1962 עברה חברת צים תנופת הצטיידות חסרת תקדים. במסגרת זו נבנו עבורה בגרמניה עשרות כלי שיט חדשים, בהם גם אוניות מטען ומכליות, עשרות אוניות משא מודרניות שהחליפו את האוניות הישנות והרעועות ששימשו את החברה בשנותיה הראשונות, שחלקן היו אוניות מעפילים לשעבר. השילומים מגרמניה אפשרו לצים להפוך מחברה קטנה עם צי מיושן לאחת מחברות הספנות המובילות בעולם באותה תקופה. הממשלה העבירה את האוניות לצים במסגרת הלוואות נוחות ואשראי ארוך טווח, מה שאפשר את הרחבת הקווים הבינלאומיים של ישראל. ללא כספי השילומים, פיצוי לרצח ששה מיליון יהודים בשואה והיכולת להזמין אוניות ישירות מהמספנות בגרמניה, ספק אם צים הייתה מצליחה לבנות צי מודרני ותחרותי בפרק זמן קצר כל כך. צים עברה למכולות בתחילת שנות השבעים של המאה שחלפה והפכה לחלוצה עולמית בתחום שנוע מכולות.

אין יותר אבסורד ממכירת צים שנבנתה על ידי כספי השילומים מגרמניה לחברת הגרמנית האפאג-לויד, חברת ספנות גרמנית העוסקת בתובלה ימית, החמישית בגודלה בעולם לפי קיבולת TEU, Twenty-foot Equivalent Unit. Hapag-Lloyd הוקמה ב-1970 באמצעות מיזוג של שתי חברות תובלה ימית גרמניות. דיון סביב מכירה אפשרית של חברת צים (ZIM) "לענקית הספנות הגרמנית Hapag-Lloyd וקרן ההשקעות פימי, כלומר פיצולה, מעלה חששות כבדים במישור הלאומי, הכלכלי והביטחוני. מכיון שצים נחשבת ל"מוביל הלאומי", כל שינוי בבעלותה נתפס כאירוע בעל השלכות אסטרטגיות מרחיקות לכת. בכדי לעקוף את עניין מניית הזהב, העסקה כוללת את Hapag Lloyd שרכשה את השליטה בצי האוניות, בקווי הסחר הבינלאומיים ובמערך התפעול הגלובלי. המטרה היא להטמיע את צים בתוך

הרשת העולמית של החברה הגרמנית. קרן פימי רכשה נתח מהפעילות הישראלית של צים, הכוללת את המטה בחיפה, פעילות הסוכנות המקומית, וחברות הבת העוסקות בלוגיסטיקה ובשירותי נמל בישראל. להלן ריכוז הטיעונים המרכזיים נגד מהלך כזה:

פגיעה בביטחון הלאומי ובחוסן בעת חירום
הטיעון המרכזי ביותר. מדינת ישראל היא "כלכלת אי", מרבית הסחר של ישראל עובר דרך הים. אין לישראל באמת מערכת אספקה ותנועת סחורות יבשתיות אם שכנותינו שרוב השנים אנו עסוקים במלחמה מולן.

הבטחת שרשרת האספקה. בעת מלחמה או מצור ימי, חברות ספנות זרות נוטות להפסיק לפקוד את נמלי ישראל בשל עליית מחירי הביטוח והסיכון הביטחוני הכרוך בכך. צים, תחת שליטה ישראלית ובתוקף "מניית הזהב" של המדינה, מחויבת להמשיך להוביל מטען חיוני (מזון, דלק, ציוד רפואי וביטחוני) גם תחת אש.

שליטה בצי, מכירה רק של הפעילות הבינלאומית של צים, לחברה זרה עלולה להוביל לאובדן היכולת של המדינה לגייס או להכווין אוניות לצרכים דחופים של מערכת הביטחון. קרן פימי אפילו תחזיק בקווי אניות הפועלות ישירות מטול ישראל, אינה יכולה להבטיח אספקה של ציוד צבאי, נפט, תבואה או כל סחורה אחרת שישראל תאלץ לבצע במסגרת סיבובית עלומה. המשמעות כמעט ניתוק מוחלט של ישראל מהסחר הימי העולמי בזמן חירום או בזמן החרמה. אין פלא שמי ששמח על העסקה הן רשות ההשקעות של קטאר האויבת של ישראל המחזיקה ב-12.3% ממניות האפאג-לויד וקרן ההשקעות הציבורית של ערב הסעודית המחזיקה ב-10.2%. מטבע הדברים חברה גלובלית כמו Hapag-Lloyd פועלת לפי שיקולים של רווחיות גלובלית, ולא בהכרח לפי האינטרס הלאומי של מדינת ישראל בשימור נתיבי סחר ספציפיים. **צים המצומקת** שתישאר בידה של קרן פימי אפילו שלממשלה תהיה בה מניית זהב, אינה יכול להבטיח דבר. חברות אדירות כמו צים פועלות לאורך שנים עם קווים רווחיים וקווים פחות רווחיים ואף הפסדים, בכדי להחזיק נתח שוק ורווחיות כוללת לאורך שנים. צים המצומקת לא תוכל לחיות עם שנים של ירידה ברווחיות ענף הספנות, כפי שקורה מחזורית בעולם, כל כמה שנים לאורך שנים. 16 אוניות ישנות עם 3 קוים שמציעה קרן פימי לא תחזיק מבחינה כלכלית, על פי הפרסומים האפאג לויד תכסה את ההפסדים אם יהיו ב-5 שנים הראשונות מה יהיה אחר כך? הקוים המוצעים לקרן פימי 2 בים תיכון ואחד ארה"ב ישראל אינם קוים רווחיים ובשגרה בחברה גדולה נועדים לתת שירות.

מבחינה עסקית טהורה, חברה קטנה יותר, מצומקת שמבקשים להותיר בידי ישראל, מטבע עלויותיה גבוהות יותר בתחומי הדלק, הביטוח והסדרי קבע מול טרמינלים בעולם, כל סלוט, זכות לעגינה בנמל זה או אחר או זכות להקמת מרכז לוגיסטי זה או אחר, תהיה הרבה יותר יקרה לצים מצומקת, מטבע הדברים. חלק מעלויות חברות הספנות הוא שנוע מכולות ריקות מנמל היעד לנמל אחר בכדי להטעינן מחדש, גמישות זו הקיימת אצל חברה גדולה כמו של צים היום, תעלם, המחיר יהיה יקר עבור צים המצומקת. צים גם תאבד קווי משנה המזינים קווים עיקריים. ההבטחה כי קרן פימי תחזיק במרכז הניהול האדיר של צים בחיפה, מגוחכת, פיטורים יהיו מיידית, צמצום פעילות העורף הישראלי של צים המצומקת שתיוותר עם 16 אניות במקום 104 אניות שהיא מפעילה כיום. גם מבחינת ממשלת ישראל

בתחום הפיסקלי יהיה נזק, פעילות רבה של חברות המספקות לצים בישראל ציוד וניהול ואפילו מחשוב, תפגע, הפעילות הכלכלית בישראל ובעיקר במחוז חיפה תחטוף מכה, ההכנסות ממסים תרדנה משמעותית, זה מה שממשלת ישראל מבקשת? אלפי משרות איכותיות בישראל ופגיעה ב"ידע המקצועי (Know-how) "הימי שנצבר בארץ.

צמצום הפעילות של צים מול ישראל לצים המצומקת, תביא בהכרח לעלייה בתעריפי ההובלה לישראל וממנה, זה בדיוק מה שחסר למשק הישראלי, עלייה בעלויות הייבוא ולחצים אינפלציוניים אותם אנו מבקשים למתן. אם אתם לא מאמינים, ראו מה קורה בשנתיים האחרונות מאז אוקטובר 2023 בתחום התעופה, כל מתיחות מביאה לבריחתן חברות תעופה בינלאומיות, התוצאה זינוק בתעריפים האוויריים ודחיפת האינפלציה מעלה. סגירת קווים פחות רווחיים עלולה לסגור קווי סחר ייעודיים לישראל שאינם רווחיים מספיק עבורה, ובכך לצמצם את אפשרויות היבוא והיצוא של עסקים מקומיים.

השפעת לחצים חיצוניים: חברה גרמנית חשופה ללחצים פוליטיים מצד ממשלות זרות או ארגוני חרם, (BDS) אם צים תהפוך לחלק מחברה גרמנית, החלטות לגבי עגינה בישראל עלולות להיות מושפעות משיקולים פוליטיים של האיחוד האירופי. צים מצומקת תהפוך בירת קלות למטרה להחרמה או ללחצים בנמלים המקיימים קשרי מסחר עם מדינות עוינות. בכלל הסתמכות על מובילים זרים בלבד מותירה את ישראל ללא "תעודת ביטוח" מסחרית מול תנודות קיצוניות בשוק הספנות העולמי. צימוקה של צים הישראלית תשאיר את ישראל חשופה לחסדי חברות זרות ואינטרסים פוליטיים זרים ברגע האמת.